昭和51年8月1日発行（毎月1回1日発行）第25巻 第8号 昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号 昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン
KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR

マーチン
マローダー

☆特集☆
新マークがついた航自のファントムII
ボーイングE-3A　AWACSの全貌
陸爆“銀河”を改造した“ガンシップ”

'76
AUGUST

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

第2航空団千歳基地の

ファントムと栄光

JASDF 2nd WING, CHITOSE AB

右は訓練飛行に飛び立つ千歳基地の第2航空団第302飛行隊所属のF-4EJファントム。下は垂直尾翼に描かれている部隊マーク。これは隊員が北海道に生息するという"尾白鷲"をデザインしたもので，翼が3，尾が0，足が2をそれぞれ表わしている。

(Right) F-4EJ Phantom of 302 Sq., Chitose AB. (Bottom) "Ojirowashi" or white-tailed sea eagle, indigenous to Hokkaido, is the 302 Sq unit marking. Wings, tail and legs signify 302.

▶ファントムに乗り込むパイロット。訓練はわざわざ日本海や三陸沖の海上で行なうため，飛行時間は1時間から1時間半で，現在主に射撃訓練を行なっている。
▼ファントムと共に北辺の守りに付いている第203飛行隊のF-104JとDJ。

▼ 203 Sq. F-104J and F-104DJ in defense of norhtern waters.

▶ 302 Sq Phantom's training lasts one or one and a half hour.

部隊マークの入ったRF-4E

百里基地にある偵察航空隊501飛行隊のRF-4Eに新しく部隊マークが入った。といっても，新デザインのものではなくRF-86Fに描かれているものを，ファントムの尾翼に合わせて入れたもので，青は空を中の黄色はカメラのレンズを意味している。最初の1機は左の写真のように赤でRFの文字を書いてあるが2機目からはこれはなくなり，下のようにマークにかかるシリアルナンバーにフチ取りがされている。

RF-4E of 501 Rec. Sq., Hyakuri AB. The yellow coloring means the reconnaissance lens. RF in red is only on the first plane.

RF-4E dressed up in new marking.

岩国基地親善デーの展示機

STARS OF IWAKUNI NS "FRIENDSHIP DAY"

去る５月５日，米海兵隊岩国基地で行なわれた“親善デー”の展示機を紹介しよう。このページはアメリカ建国 200年の記念塗装をした海兵第３戦術偵察中隊（VMFP-3） 所属のＲＦ-4Ｂ。写真でわかるように，普通の機体にくらべ，かなり派手な塗装になっている。

Iwakuni NS Friendship Day openhouse. RF-4B of VMFP-3 in bicentennial marking.

◀岩国基地に駐留している，海兵第 211 攻撃飛行隊（VMA-211）所属のA-4E スカイホーク。この部隊は日本ではおなじみのもので，機体塗装も時々変えられているが，この機体のみ機首レドームが黒く塗装されている。

◀ Iwakuni-based A-4E Skyhawk of VMA-211. Note the black radome.

▼これも岩国基地に駐留している海兵第 513 攻撃飛行隊（VMA-513） 所属のAV-8Aハリアー。この部隊もVA-211などと同様日本ではおなじみの部隊だがラダーに新しく写真のようなマーキングを施してある。胴体背中に付いているのは戦術用VHFアンテナ。主翼上面のボーテックスジェネレーターもよくわかる。

▼ AV-8A Harrier of VMA-513, Iwakuni NS. New marking.

パイパー“エンフォーサー”
PIPER “ENFORCER”

(Photo by R. E. Kling)

パイパー航空機社製の“エンフォーサー”試作機。同機は2機作られたが，そのうちの1機は墜落事故で失なわれ，現在写真の機体のみが残っているもの。

Piper "ENFORCER", prototype. Photographed is the only one remained.

(Photo by R. E. Kling)

同機は，ヘリコプター用のライカミング・エンジンを使用，プロペラは A-1E スカイレーダー用のプロペラ・ブレードを各1フィート縮めたものを使っている。また翼は最新の航空工業を駆使した装備となっている。

The Enforcer is powered by Lycoming engine. Its propeller is also characteristic.

(Photo by R. E. Kling)

(Photo by Jim Tunney)

F-15 AT LANGLEY AFB

(Photo by Jim Tunney)

前ページとこのページは，バージニア州ラングレイ空軍基地にある第1戦術戦闘連隊（1stTFW）に新しく配属されたF-15Aイーグル。機体は全機グレイ2色による制空迷彩が施されている。下はエプロンで整備中のF-15。左の機体は機首のレドームが白く塗られている。

F-15 Eagle recently assigned to 1st TFW, Langley AFB. (Bottom) F-15 at apron. (Left) Note the white radome.

(Photo by Jim Tunney)

アメリカ建国200年記念の塗装をした F-111F

▶アメリカ建国 200 年記念の塗装をしたマウンテンホーム空軍基地の第 366 戦術戦闘連隊（366 TFW）所属の F-111F。
▼これも第 366 戦術戦闘連隊所属の F-111F で，建国 200 年記念の塗装がされているが，上の機体にくらべかなり派手になっている。写真は今年 4 月のメーサー基地のショーに展示されたもの。

▶ US Bicentennial camouflaged F-111F of 366 TFW, Mountain Home AFB.

▼ F-111F of 366 TFW displayed at an air show at Mather AFB in April.

(Photo by Dave Ostrowski)

戦術空軍に引き渡されたA-10

A-10 の戦術空軍（TAC）への引渡し式が3月20日，ラングレイ空軍基地で行なわれた。同機は第355戦術戦闘連隊（355 TFW）に配属される。式のあとデモ飛行を行なった同機は，355 TFWのホームベースであるデビスモンサン空軍基地へ空輸された。355 TFWには，A-10 が19機配属されることになっており，残り18機も今年中に引き渡される。

In ceremonies at TAC Hq, on 20 March, the A-10 was formally accepted into the TAC inventory. After the ceremony, the A-10 was flown to Davis-Monthan, home of the 355 TFW.

(Photo by Duane S. Kuhr)

今年はアメリカ建国200年ということで，軍用，民間機を問わず，派手な記念塗装の機体がお目見えしているが，これは全体をアクロバットチームなみの派手な塗装にした，ニューメキシコ州航空隊所属のA-7D。

A-7D of New Mexico ANG in gay marking.

NATOの戦術競技会
タクティカル・ウエポンズ・ミート参加機

去る4月30日から5月14日まで，オランダのトウェンテ空軍基地で，NATO在中央ヨーロッパ連合軍（AAFCE）の第12回タクティカル・ウエポンズ・ミートが行なわれた。
このページは第52戦術戦闘連隊，第81戦術戦闘飛行隊から参加したF-4Dで，中央の機体（66793）の空気取入口ベーンにはミグの撃墜マークが描かれている。右上は第36，戦術戦闘連隊，第22戦術戦闘飛行隊から参加したF-4E。写真でわかるように，垂直尾翼が建国200年記念の塗装になっている。

Allied Air Forces Central Europe 12th Tactical Weapons Meet, 1976. April 30-May 14, Twenthe AB. Note the MiG Kill insignia on splitter plate on the 66793. (Right up) F-4E from 22 TFS/36 TFW with bicentennial marking.

(Photo by AAPP)

AAFCE 12TH TACTICAL WEAPONS MEET

(Photo by AAPP)

(Photo by AAPP)

(Photo by AAPP)

(Photo by AAPP)

▲競技を終え着陸する，カナダ国防軍第1攻撃大隊から参加したCF-104G。
▶滑走路わきで離陸待ちをする，上と同じくカナダ国防軍第1攻撃大隊所属のCF-104G。

▲ F-104 G, paticipant from Canadian Air Group

▶ CF-104G of Canadian Group

(Photo by Jim Tunney)

グラマン F-14A トムキャット

◀オシアナ海軍航空基地における第14戦闘飛行隊（VF-14）のF-14A。この機体は第1空母攻撃航空団の司令官機で，同飛行隊機は垂直尾翼を建国200年記念の塗装にしている。
▼これもオシアナ海軍航空基地における第101戦闘飛行隊（VF-101）所属のF-14A。

◀ F-14A of VF-14, Oceana NAS. Note the bicentennial marking on the rudder.

▼ F-14A of VF-101, Oceana NAS.

(Photo by Jim Tunney)

EXERCISE "SHOP WINDOW": ROYAL NAVY'S MARITIME-AIR JOINT OPERATION

英海軍の海空共同演習「ショップ・ウインドウ」作戦

西欧の海軍としては最強力な英国海軍による海空共同演習が，このほど英国南部海上で行なわれた。この演習には，英海軍のコマンド艦ヘルメス，フリゲート艦ローストフト，支援艦オレーナおよびオランダ海軍の在来型潜水艦ズワーデビスが参加した。演習に参加した航空機は，ニムロッド，バッカニア，ハリアー，ファントム，シーキング，ウェセックス，ガゼルなどである。コマンド艦ヘルメスは，ハリアーを搭載する対潜艦に改装中であるが，ウェセックス５型兵員輸送ヘリを使って海兵隊を上陸させるコマンド強襲艦としての能力は維持させることにしている。写真はこの演習に参加したハリアー戦闘機。機首レドームが従来のものと変っている。

H
ROYAL NAVY
X

前ページ左は海上に不時着した人間を救助するウエストランド・ウェセックスヘリコプタ。同じく右はコマンド艦ヘルメス艦上で，地上部隊支援用の器材をつりさげるウェセックスヘリコプタ。このページ左は航行中のフリゲート艦ローストフト。フライトデッキ上にウエストランド・ワスプを搭載している。手前に見えるのはガゼルを搭載したコマンド艦ヘルメスのフライトデッキ，右は英海軍の対潜哨戒ヘリ，ウエストランド・シーキング。下を航行するのはオランダ海軍の潜水艦ズワーデビス。

米空軍の空中警戒指揮管制システム機
ボーイングE-3A
AWACS PLANE, BOEING E-3A

飛行テスト中の米空軍のAWACS（空中警戒指揮管制システム）機ボーイングE-3A 先行量産型。E-3A は，地上のレーダー局を補って，空中から敵進入機の監視・指揮にあたるいわば“空飛ぶ司令室”。現在までに先行量産型３機と量産型の１号機が完成しており，いまのところ６機の生産が決っている。写真の機体は先行量産型の１号機で，昨年から今年の３月まで飛行テストをつづけており，５月からは搭載電子機器のテストを開始する。

NASA AIR INSTITUTE'S NORTHROP YF-17

NASA航空研究所のノースロップYF-17

将来のより高度の飛行性能とより高度な運動性を追求して実験飛行を行なっている。NASA航空研究所のノースロップ YF-17。255,000ドルをかけた第1回テスト飛行計画は，エドワーズ空軍基地で，海軍のパイロットが操縦して5月27日から開始された。実験は8週間行なわれる予定である。米海軍の新機種F-18は，このYF-17の改良型で，マクダネル・ダグラス社とノースロップ社が共同で製作しているものである。

エアバスA.300

▲ルフトハンザ・ドイツ航空では，1976年2月初め最初のエアバスA300B2 を受領した。ルフトハンザでは，現在3機の A300 をフランクフルトとハンブルグ，ハノーバー，デュッセルドルフ，シュツットガルト，パリ，ロンドン，マドリッドを結ぶ路線で運航している。なお同社は4機のA300を確定発注，8機を仮発注している。

▼航空会社への引き渡しを待つA 300。 写真はツルーズで最後の整備がおこなわれているエアバスA 300。 パイロットや技術者が点検するのに都合がよいように，エアバステスト部門はすぐ近くのビルに設置してある。

▲ジャーマンエアの2番目のエアバス A300 B4。ジャーマンエアは1975年6月にエアバス A300 B4 を世界で最初に就航させたチャーター運航会社で，今年3月30日，2番目の A300 を受領している。

▼フランス，ツルーズ工場で最終組立作業がおこなわれているエアバス A300。ヨーロッパの各工場で製作された大型コンポーネントは，スーパーグッピー（大型輸送機）でフランス，ツルーズの最終組立工場に運ばれる。ここで完成した A300 は，初飛行をおこなった後，ハンブルグにある MBB の工場へ行き内部改装の後，最終テストとエアラインへの引き渡しのためにツルーズにもどってくる。

建国200年記念塗装の

F-4Nファントム

US BICENTENNIAL CAMOUFLAGED F-4N PHANTOM

アメリカ建国200年記念の塗装をした，空母ミッドウェーに搭載されている第161戦闘飛行隊（VF-161）の司令官機F-4N。機体塗装は下面インシグニアホワイト，上面ガルグレイで，垂直尾翼は白，その中のライトニングが赤，アーチは青で金色の星が13個書きこまれている。機首上面から背にかけてはライトブルーで艦名が金色，その前後の星は白，機首番号は赤，白，青に塗り分けられている。

北の空を守る

ファントムと栄光

第2航空団
千歳基地

2nd Wing
JASDF
Chitose AB

F-4EJ PHANTOM OF 302SQ

現在北海道の千歳基地には、F-104を装備する第203飛行隊と、F-4EJを装備する第302飛行隊が配備され、北方の空の守りについている。第302飛行隊は航空自衛隊のF-4EJを装備する2番目の部隊として1974年10月1日に誕生したが、最初の部隊である百里基地の第301飛行隊はF-4EJの訓練部隊なので、現在唯一の実戦部隊であり、昨年11月1日から、F-4EJによるアラート任務についている。

左ページ上とこのページ上は訓練飛行に飛びたつＦ-４ＥＪ。左ページ下は新しい部隊マークを尾翼に描いたＦ-４ＥＪ。

上は編隊離陸するF-4EJ。第302飛行隊は前記のとおり昨年11月からF-4EJによるアラート任務についているが、11月10日にはF-4による最初のスクランブル（緊急発進）を行なっている。右ページ中はF-4とT-33に描かれた部隊マークで、北海道に生息する尾白鷲をデザインしたもの。同じく下は第302飛行部隊所属のT-33Aで、標的曳航や連絡などに使用されている。

337
57-8364
71-5248
71-5292
71-5248
248

F-104J "EIKO" OF 203SQ

左ページとこのページは第302飛行隊と共に千歳基地に展開している第203飛行隊のF-104J。第203飛行隊はF-104を装備した航空自衛隊で2番目の実戦部隊として1964年6月25日に編成され、第201飛行隊と共に北方の防空にあたっていたが、第302飛行隊の配備により第201飛行隊は閉隊された。尾翼のマークは開隊当時隊員によって考えられたもので、203をライトニング的にデザインした中に北海道のシンボルであるクマが描かれている。

部隊マークの入った RF-4E

RF-4E dressed up in new marking.

航空自衛隊百里基地に配備されている、偵察航空隊第501飛行隊は最新鋭偵察機ＲＥ-4Ｅを14機装備しているが、このほど尾翼に描かれる部隊マークが決ったので紹介しよう。マークは新しく考えられたものではなく、入間基地に分遣隊として配備されているＲＦ-86Ｆに描かれているものを、ＲＦ-4Ｅの大きさにアレンジしたもので、最初の１機にはカラーページで紹介したように赤でＲＦの文字が入っていたが、２機目からはこれがなくなり、シリアルナンバーにかかる部分にはフチどりがされた、精悍な感じのものになっている。

ロックウェル・インターナショナル B-1戦略爆撃機

B-1爆撃機は現在原型の1号機と3号機（飛行テスト用2号機）が、エドワーズ空軍基地に運ばれ飛行テストを行なっている。1号機は4月19日の30回目の飛行で、総飛行時間は144時間58分となった。最高速度は高度43000ft(13,106m）でマッハ1.9（2,019km/h）を記録、超音速で5時間58分飛んでいる。4月1日にロックウェル・インターナショナルのパームデール飛行場で初飛行した3号機（このページ下と右ページ上の写真）は、4時間54分飛んでエドワーズ基地に着陸、そのまま飛行テストに参加、4月20日には1時間25分の2回目のテスト飛行を終えている。

Rockwell International B-1

U.S. AIR FORCE
U.S. AIR FORCE

このページ中央の写真はB-1原型2号機の胴体下に装備されたFLIR（前方監視赤外線装置）。このFLIRはヒューズ・エアクラフト社製で、B-1の電子装置を設計したボーイング社ウイチタ部門との契約で、これまで3基が完成している。本装置を装備したB-1はこの2号機が最初である。下の写真はハンガー内で整備中の1号機と3号機。

PHOTO NEWS

〔上〕このほどマルセイユのマリニャンヌ工場で公開された、アエロスパシアル社の新型軽輸送ヘリ SA 350 エキュリュイコ。同機は1974年2月に初飛行したと伝えられていたが細部は公表されていなかった。〔中左〕コンコルド07号機上で最後の操縦をする、アエロスパシアル社コンコルドテストパイロットのアンドレ・トュルカ氏。〔中右〕ツルボメカ社製の新型エンジン、アスタファンⅣ・F・6型。〔下〕去る5月1日から9日まで西ドイツのハノーバーで行なわれた第11回ハノーバー航空ショーに出品されたパナビアMRCA "トーネード" 原型7号機。ショーではアルファジェットとともに見学者の注目を集めていた。

①

(TASS) ②

③ (TASS)

①最終組み立てが行なわれている、ジェットスターII長距離型ビジネス機の1号機がほぼ完成した。同機は主翼、尾翼部分の組着作業がこのほど終り、予定通りこの6月にロールアウトする。同機の特徴は、在来のビジネス機にくらべ、航続距離が長いこと、それに社用機としては初めて、米連邦航空局の洋上運航規定にパスしていることである。②ソビエト連邦の各地区ソビエトの青年が、日ごろの科学技術活動の成果を披露する中央大会が、このほどモスクワで開かれた。写真はボーマン・モスクワ技術高校のデザイングループが設計した、小型エンジン付の自作機。③氷結したカスピ海上に降りたカモフ Ka 26ヘリコプタ。④⑤ミンスクにある、民間航空機の修理工場。YAK-40、Tu 各型等の大型航空機を修理できる。ソビエトでも規模の大きい工場の一つで、ブルガリア、ハンガリー、東ドイツ、ポーランド、ルーマニア、チェコなどの飛行機を修理している。

④ (TASS)

⑤ (TASS)

スナップだより

厚木基地を離陸する、VXN-8所属のRP-3A。同機の飛来は初めてのことで、機首にはEL COYOTEの文字とマンガが描かれている。　(Photo by Ohtaki)

厚木基地に飛来した沖縄の普天間基地に駐留しているVMO-6所属のOV-10A。　(Photo by A.Ohtuki)

さる5月9日、羽田空港へ英国外相一行を乗せて来日したRAFのVC-10。同機の飛来は4年ぶりのことである。　(Photo by T.I)

ワイドカラー WIDE COLOUR

MARTIN B-26 MARAUDER

① B-26C-25、第9空軍第386爆撃大隊第555爆撃中隊所属機
555th B.S., 386th B.G., 9th A.F.

② B-26D、第9空軍第449爆撃大隊第322爆撃中隊所属機
322nd B.S., 449th B.G., 9th A.F.

③ B-26C-45、第9空軍第322爆撃大隊第451爆撃中隊所属機
451st B.S., 322nd B.G., 9th A.F.

④ B-26B、第34爆撃中隊所属機
34th B.S., "The Thunderbirds"

⑤ B-26C、第9空軍第449爆撃大隊第322爆撃中隊所属機
322nd B.S., 449th B.G., 9th A.F.

●タフネスを誇る 高速中型爆撃機●

マーチン B-26 マローダー

1939年1月に米陸軍空軍から出された高速の中型爆撃機の仕様にもとずいて，マーチンが提出した設計案は同年9月に審査に合格，B-26と命名されて，1,100機生産の契約が結ばれた。ただちにバルチモア工場で試作に入り，B-26の1号機が初飛行したのは翌40年の11月25日。その翌年の41年には2号機も飛んだ。本機の場合は，原型機の発注はなく，生産型の数機で飛行テストが行なわれた。201機が造られた最初の生産型B-26は，R-2800-5エンジン〈1,850hp〉×2，全備重量30,035-ℓℓ〈13,623kg〉で，爆弾搭載量は5,800-ℓℓ（2,630kg），最高速度315mph（506km/h）であった。その後武装や防弾の強化などで重量が増え，B-26各型のなかでは，性能的にはこの最初の生産型がいちばんすぐれていた。

〔上〕バルチモア工場でつぎつぎに完成したB-26。背部の砲塔をつけていないのもあるのに注意。〔下〕B-26の3号機（シリアル40-1363）で，本機を最初に装備して太平洋戦線に出動した第22爆撃大隊（22nd BG）が訓練に使った機体。これも背部の砲塔を装備していない。B-26は1941年春から部隊に引渡されて練成訓練に入ったが，前例のない高翼面荷重の本機を乗りこなすのは，新人のパイロットには骨が折れた。1941年末からは後部爆弾倉にフェリイ用の増槽が積めるようにしたB-26Aが出現したが，A型では全備重量が増えて，新人パイロット泣かせの速い着陸の問題は解決されなかった。A型は全部で139機が生産されている。

3rd B-26

B-26 Marauders at Martin plant in Baltimore

〔下〕B-26Aにつづいて，1,883機とマローダー各型のなかではもっとも多く生産されたB-26B。B型はA型の乗員防弾鋼板をさらに強化し，機内の装備品を新しいものにして，のちにはプロペラ・スピナをはずし，エンジン・カウリングの細部も改造された。後部胴体左側面の"トンネル"銃座と尾部の銃座の機銃が，12.7mm 2挺になっている。1942年5月に最初のB型が部隊に引渡され，同年秋には北アフリカ戦線に送られた。B型では5,200-ポンド（1,843kg）の爆弾を積むと，全備重量は36,500-ポンド（16,556kg）にもなって，飛行速度などの性能の低下はまぬがれなかった。

B-26B

MARTIN MARAUDERS IN COLOUR

B-26 C of 444th B.S., 320th BG., 12th AF.

北アフリカ戦線のB-26C。第12空軍第320爆撃大隊（320th BG）第444爆撃中隊（444th BS）の所属機。先頭の機体はオリーブドラブ迷彩をしているが，2機目とタイガーシャークの口を描いた3機目は銀塗装。

B-26B-4, 322nd BG, 450th BS.

〔上〕第9空軍第322爆撃大隊（322nd BG）第450爆撃中隊（450th BS）所属のB-26B-4。B-26のB型は当初ダブル・ワスプR-2800-5エンジン（1,850hp）装備であったが，ブロック・ナンバー-2，-3，-4ではそれぞれエンジンを換装して，性能の向上をはかっている。B-26B-4では，エンジンはB-26B-3と同じR-2800-43（2,000hp）だが，離陸性能を改善するために前脚支柱を延ばすなどの改造をしている。〔下・右下〕R-2800-41（2,000hp）エンジンに換装したB-26B-2。このエンジンに換装して，-2では初期のB-26にくらべて最高速度は311mph(500km/h）から317mph(510km/h)とやや向上している。

B-26B-2.

B-26B-15, 386th BG, 553rd BS.

〔上〕イギリスの田園地帯上空を飛んで爆撃に向うB-26B-15。第9空軍第386爆撃大隊（386th BG）第553爆撃中隊（553rd BS）の所属機。B-26のB型では，その後も改造がつづけられ，ブロック・ナンバー-5ではスロッテド・フラップ付きとなり，-10以降ではデビュー以来本機の大きな問題であった着陸速度を改善するために，大面積の主翼が採用されている。翼面荷重の低下をねらったわけであるが，その後武装の強化などで同時に全備重量もふえる結果となり，期待されたほどの効果はあがらなかった。

B-26B-2

⬆ B-26C "Bronco Ⅲ" of 12th AF.
⬇ B-26G of Air Force Museum, Wright-Patterson Air Force Base, Ohio

〔上〕機首に75回出撃のマークをつけた歴戦のB-26C "ブロンコⅢ" 号。これも北アフリカからイタリヤ方面で闘った第12空軍さん下部隊の所属機である。
〔下〕アメリカのライトパタソンの空軍博物館に展示されているおなじみのB-26G。第9空軍第387爆撃大隊所属機の塗装にして展示されている。

B-26B-45, 17th BG, 444th BS.

〔上〕フランスのロイヤン上空を飛んで爆撃に向うB-26B-45。第9空軍第17爆撃大隊（17th BG）第444爆撃中隊（444th BS）の所属機。第17爆撃大隊は，1945年11月に，臨時に編成された第1戦術空軍（1st TAC）に編入されて，フランスを基地に闘ったが，写真はそのころのものである。〔下〕滑走路に向う第9空軍のB-25B-20。

B-26B-20

B-26B-25, 322nd BG, 449th BS.

〔上〕第９空軍の歴戦のマローダー。中央の機体は第322爆撃大隊（322nd BG）第449爆撃中隊（449th BS）のB-26-B-25（シリアル41-31773）で，1943年８月16日に初出撃して以来，200回目の出撃を記録したマローダー。この記録を達成したのは，連合軍の爆撃機のなかでは同機が最初であった。〔下〕これも出撃途上の第９空軍のマローダー。手前の機体はB-26B-25-MA，後方はB-26C-5-MOで，上の写真と同じく第322爆撃大隊第449爆撃中隊の所属機である。B-26のC型は，B-26B-10で採用された大面積の主翼を標準装備としたもので，オマハ工場で1,235機が生産されている。

レベル・キット
第一次大戦
有名機集

① ソッピース・キャメルF.1

② フォッカーE.1

③ フォッカーDr.1

④ S.E.5a

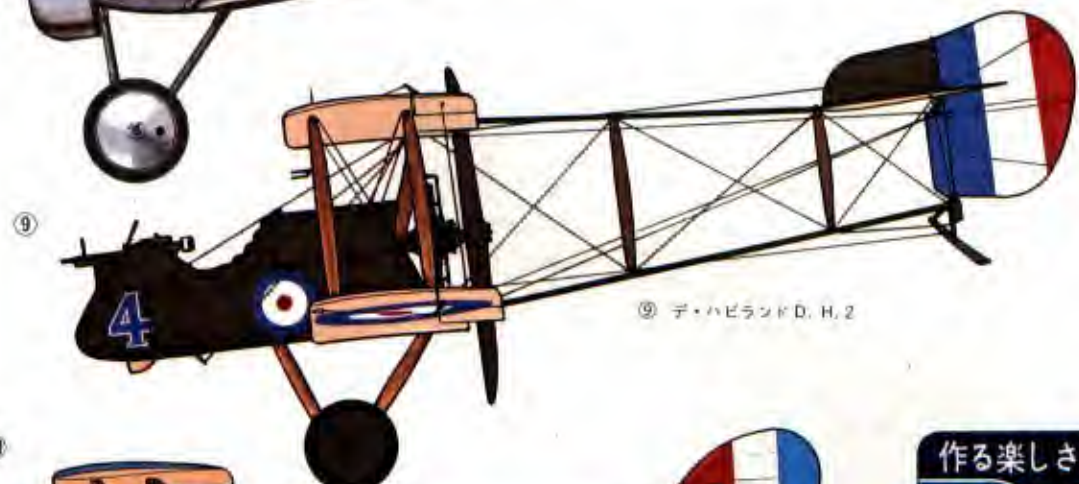
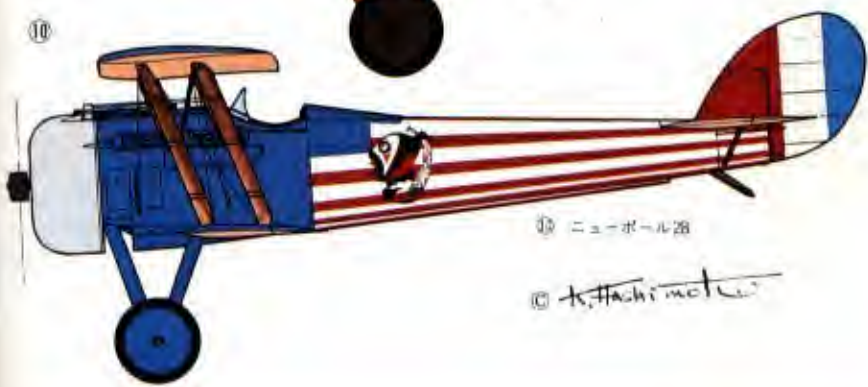
⑤ スパッドS.13

WW I FAMOUS FIGHTER

1/72～1/28 SCALE KIT

⑥ フォッカーD.Ⅶ

⑦ アルバトロスD.Ⅲ

⑧ ニューポールN.17

⑨ デ・ハビランドD.H.2

⑩ ニューポール28

（映画「スカイエース」より）

ハイモデリングのための

レベル資料集

映画「スカイエース」と
レベル第一次大戦機キット

近日封切られるパナビジョン／英国映画「スカイエース」は，本年度最大の戦争スペクタクル巨篇といわれるもので，第一次大戦の有名機が多数登場する航空映画であるが，この映画用に12億円という巨費を投じて，フォッカーE.3やモラヌ・ソルニエNなどの複葉機約20機が製作されて，この映画に登場するほか，野戦用救急車からオートバイにいたるまで第一次大戦当時のままに再現しているといわれる興味深い映画である。

ストリーは第一次大戦中，イギリスの空の英雄といわれた名パイロット，ジョン・グレシャムの波瀾にとんだ半生を描き，多くの空戦シーンで飛行機マニアを楽しませてくれる。

この映画では第一次大戦中の有名戦闘機のすべてが登場してくれるわけではないが，レベル・キットには第一次大戦代表戦闘機群がそろっており，1/28スケールのフォッカーDr.1にソッピース・キャメル，スパッドS.13は傑作キットとして定評のあるもの。

また1/72ファイター・シリーズには，カラー・ページで紹介の機種以外にも，ソッピース・トリプレーンやモラヌ・ソルニエNがあり，いずれも実機のイメージをすばらしいまでに再現した傑作キットがそろっている。

（イラストと解説・橋本喜久男）

〔前ページ・カラー図〕

① ソッピース・キャメルF.1。英海軍航空隊第10中隊B飛行隊機
② フォッカーE.3。オーストリア空軍所属機
③ フォッカーDr.1トリプレーン。ドイツ空軍第11飛行中隊所属機
④ S.E.5a。第25飛行中隊のJ.E.ボードウィン中尉の乗機
⑤ スパッドS.13。アメリカ第22飛行中隊所属機
⑥ フォッカーD.Ⅷ。ドイツ軍第1戦闘航空団第19戦闘中隊所属機
⑦ アルバトロスD.Ⅲ。ドイツ軍第12戦闘中隊所属機
⑧ ニューポールN.17。フランス空軍のウイリアムB.バビラント中尉機
⑨ デハビランドD.H.2。第2次生産分の標準塗装の1機
⑩ ニューポール28。フランス空軍第213飛行中隊所属機

← 映画「スカイエース」からのシーンで，左側手前からフォッカーE3，モラヌ・ソルニエN，アルバトロス，右側3機はS.E.5aの各機。

→ S.E.5a。これも映画のシーンから。

↓ 「スカイエース」の登場機。左上，フォッカーDr.I，左下，アルバトロスD.5a，右上：ソッピース・キャメル，右下 S.E.5a各戦闘機である。

ハイモデリングのための

レベル資料集

映画「ブルースカイ」の"出演"機。上と下はSE 5，右はドイツ空軍のアルバトロスに扮した機体である

(映画「スカイエース」より)

マーチン　B-26
マローダー

MARTIN B-26 MARAUDER

〔前ページ〕機首にタイガーシャークの眼と口を描いて、インベイジョン・ストライプスをつけたB-26B-55。第9空軍第397爆撃大隊（397th BG）第399爆撃中隊（399th BS）の所属機。ブロックナンバー-55-MAはバルチモア工場で1942年9月から生産に入ったB型の最終生産型。44年2月までに200機が完成している。写真では操縦席下方の胴体両側に二つずつある独立した砲塔の"パッケジ"機関砲など機体下面のもようがよくわかる。操縦席内のパイロットと機首の射手が風防ごしにカメラの方向を見ている。同機のパイロットはジョンH.シャファー大尉（Capt.John H.Shaffer）で、同機には、妻にみたてて"カドルス"（cuddles）のニックネームをつけていた。
〔下〕第9空軍第344爆撃大隊（344th BG）第497爆撃中隊（497th BS）のB-26B-50。

〔左上〕爆撃中のB-26B-55。第9空軍第323爆撃大隊(323rd BG)第454爆撃中隊(454th BS)の所属機。B-26の爆弾搭載量は最大4,000-lb(1,814kg)で、第9空軍のの各機は通常500-lbを8発または250-lbを16発積んで出動したが、短距離の出撃の場合には5,200-lb(2,358kg)まで搭載した。

〔上〕"ヤンキー・ゲリラ"(The Yankee Guerrilla)のニックネームをつけた第9空軍のB-26C-15。第386爆撃大隊(386th BG)の所属機。B-26のC型は、高翼面荷重を改善するためにB型の642号機より採用された大面積の主翼としたもので、翼幅は65ft(19.81m)から71ft(21.64m)にふえ、翼面積は602平方ft(55.92㎡)から659平方ft(61.22㎡)に増加しているほか、垂直尾翼も高いものとなり、ラダーの面積もふやされている。C型はオマハ工場で1,235機が生産された。写真は1945年6月1日の撮影で、出撃途上のもの。

〔下〕雪のエプロンに待機する第9空軍第386爆撃大隊(386th BG)第554爆撃中隊(554th BS)のB-26G。フランスのビーモント基地にて。1945年1月14日の撮影である。

〔上〕北アフリカ戦線で作戦中のB-26-C45。砂漠のなかの広い滑走路を使って6機の編隊離陸。第12空軍第320爆撃大隊(320th BG)第444爆撃中隊(444th BS)の所属機である。北アフリカ戦線の同爆撃大隊の各機は6機編成のシステムを採り、れい下の四つの爆撃中隊は、第441が1～24、第442が25～49、第443が50～74、第444が75～99の機体番号を垂直尾翼につけていた。

〔右上〕これも北アフリカ戦線で闘った第12空軍第17爆撃大隊(17th BG)第34爆撃中隊(34th BS)のB-26C-25。攻撃を終えて帰投中のもので、手前の1機はドイツ軍の対空砲火をうけて左側エンジンが停止、機体を軽くするために、後部胴体側面下の"トンネル"銃座窓から機内の可動物を投下しているところ。第17爆撃大隊の各機も第320と同じように垂直尾翼に機体番号を書いていたが、その位置はシリアルを真中にした上方であった。

（左下）マローダーの最終生産型B-26G。B-26は離陸性能を改善するためにF型で主翼の迎え角を3.5°ふやしているが、G型はその装備品をAC（陸軍航空隊）タイプからAN（陸/海軍）タイプに代えたもので、F型の200機につづいて、バルチモア工場で1945年3月30日までに893機が生産されている。F型以前の各機にくらべて、エンジン・ナセルの上端が機体上面とほぼ同じ位置の高い位置になっているのが写真でもよくわかる。

【下】B-26改造の標的曳航機AT-23A。攻撃兵装をすべてはずして、標的曳航用のギアを装備したもので、1943年にB-26BとB-26Cの計208機が、それぞれAT-23A、AT-23Bとして改造されている。

(上)米海軍に装備されたマローダーJM-1。米海軍でも標的曳航機として大戦中にB-26の改造機を272機装備した。JM-1はB-26C改造のAT-23Bの海軍制式名で225機が引渡されている。このほかJM-2としてTB-26G(AT-23Bを改称)の47機が海軍の標的曳航機となっている。JM-1の一部は、JM-1Pとして偵察任務にも使われている。写真の機体は海兵隊に装備された1機である。

(下)英空軍に装備されたマローダーIII。マローダーは英空軍および南アフリカ空軍にも計522機が装備され、地中海方面で戦っている。522機の内わけはB-26Aがマローダー I として52機、B-26BがマローダーIAとして19機、B-26CがマローダーIIとして100機、B-26F、GがマローダーIIIとして350機である。英空軍のマローダーは同じく中型爆撃機のマリーランド、バルチモアと併用して使われたが、本機で最初に任務についた第14スコードロンでは、短期間ではあったが、雷撃にも出動している。しかしマローダーでの雷撃は被害が多く、まもなく中止されて、以後英空軍のマローダーは地上部隊の直掩が主任務であった。1942年11月に初出撃して以来、1944年9月末までに、英空軍のマローダーが投下した爆弾の総量は18,000トンであった。

未発表 海軍機写真集

地名は不明だが、終戦時に撮影したと思われる海軍基地のエプロン。左側の2機は零式輸送機で、後方は金星52型エンジンに強化した22型(L2D3)、手前は胴体上に見張り用の展望台をつけた22甲型(L2D3a)である。右側は後方から陸軍の97式重爆2型(キ21-II)、93式中練(K5Y1)、2式中練(K10W1)、機上作業練習機"白菊"(K11W1)の各機。

Place unknown. Probably taken immediately after the war. Located in the left are two Type Zero transports: Model 22 (L2D3) powered by Kinsei radial engine and Model 22-Ko (L2D3a) equipped with an outlook on the fuselage. Right-side planes are, from the rear, Army Type 97 Heavy Bomber Model 2 (Ki21-II), Type 93 Advanced Trainer (K5Y1), Type 2 Advanced Trainer (K10W1) and Crew Trainer SHIRAGIKU (11W1).

Japanese Naval planes gathered at Yokosuka Naval Air Base. Photo taken when the war terminated. Left, this side, is Type 93 Advanced Trainer (K5Y1). Its leftside rear is SUISEI Model 12 (D4Y2), and its rear is TENZAN Model 12 (B6N2). Those in the second row from left are, from this side, SUISEI Model 12 (D4Y2), GEKKO Model 23 (J1V3), SAIUN (C6V1) and SUSEI Model 43 (D4Y4)-two. Beside the two SUISEI's and this side is Type 97 Carrier Attack Bomber Model 11 (B5N1). The third row, this side, is "8-Shi" Fighter Interceptor TENRAI (J5V1), -- the two-seat version 6th plane and single seat version 3rd plane. A complete figure of TENRAI is rare. ➡

➡ The rear of TENRAI is SUISEI Model 12. Two GEKKO Model 23 planes are in a row. Located in the extremely right place is Type 1 Attack Bomber Model 34 (G4M3). Another Type 1 Attack Bomber is behind the apron facing this side.

これも終戦時に撮影した横須賀海軍航空基地。各種の海軍機が一堂に集められている。左側手前の複葉は93式中練（Ｋ５Ｙ１）、その左後方は彗星12型（Ｄ４Ｙ２）、その後方は天山12型（Ｂ６Ｎ２）。左から２列目は手前から彗星12型、月光23型（Ｊ１Ｎ３）、彩雲（Ｃ６Ｎ１）、彗星43型（Ｄ４Ｙ４）が２機、彩雲の順。彗星43型２機の前方は97式艦攻11型（Ｂ５Ｎ１）。

３列目手前の２機は18試局地戦闘機天雷（Ｊ５Ｎ１）で複座型の６号機（手前）と単座型の３号機（２機目）。Ｂ-29迎撃の新型複座戦闘機として開発された天雷は、終戦までにわずか６機が造られたのみ。同機の完全な姿の写真は珍らしい。天雷の後方は彗星12型、少しスペースをおいて月光23型が２機並んでいる。右端は１式陸攻34型（Ｇ４Ｍ３）で、エプロン後方こちら向きの１機も１式陸攻。

(Top) Type 99 Carrier Dive-bomber ready to start for mission. Photo taken at Labaul, in the summer of 1942.

〔上〕ラバウル海軍航空基地の99艦爆。昭和17年夏、まだ海軍航空隊はなやかなりしころで、もうもうと土けむりの立つなかで発進準備中。

〔左下・下〕先月号にひきつづいて、95式水上偵察機の細部がよくわかる鮮明な写真。デリックで吊り下げて収容中。母艦は昭和18年、21戦隊の1番艦としてアリューシャン方面で作戦した巡洋艦「那智」と思われる。

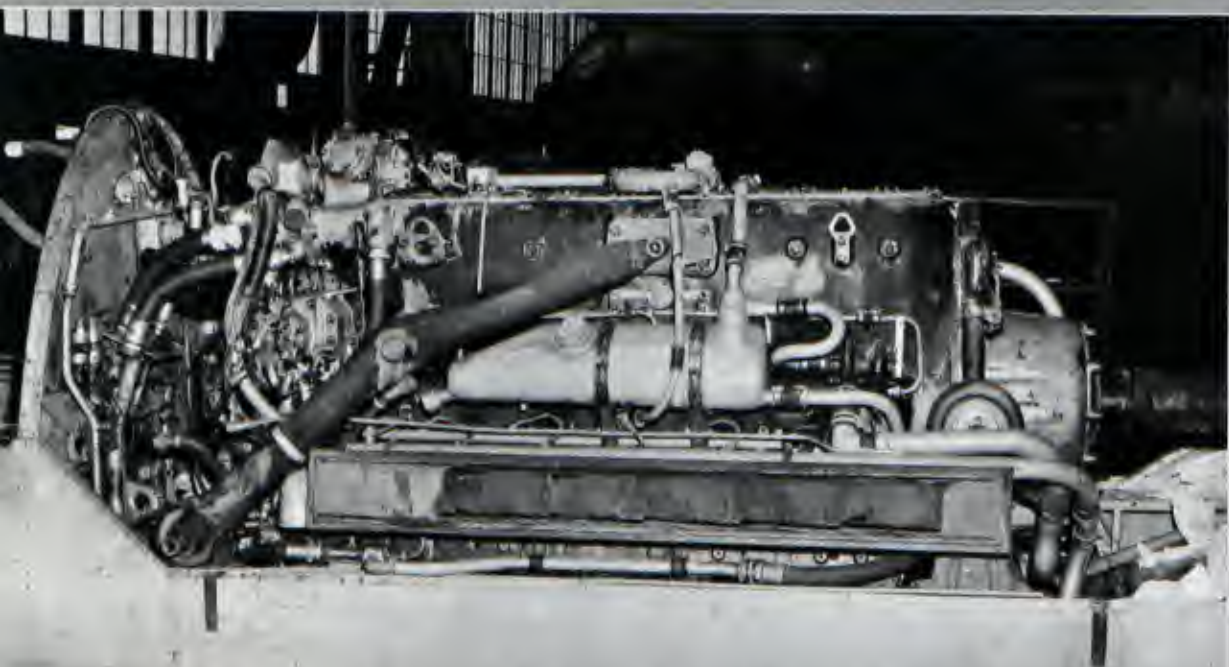
(Left, & down) Nakajima/Navy Type 95 Recon. Seaplane (E8N1). Ref. to Koku Fan, July 1976 issue. The mother ship looks like Cruiser NACHI, which won a name for herself as the first ship of the 21st SENTAI, in the Aleutian operations in 1943.

⬆主翼前縁燃料タンクの取りつけ。主翼の上に見えるのは主脚支柱の１本だが、その頑丈そうな造りに注意。作業をしているのはドルニエ社の技師たち。

Dornier employees are engaged in the installation of the 'Pfeil's' wing leading edge fuel tank. Note heavy construction of the main landing gear leg.

復元されたドルニエDo 335 《続》

(Photos courtesy Dornier Werke G.m.b.H)

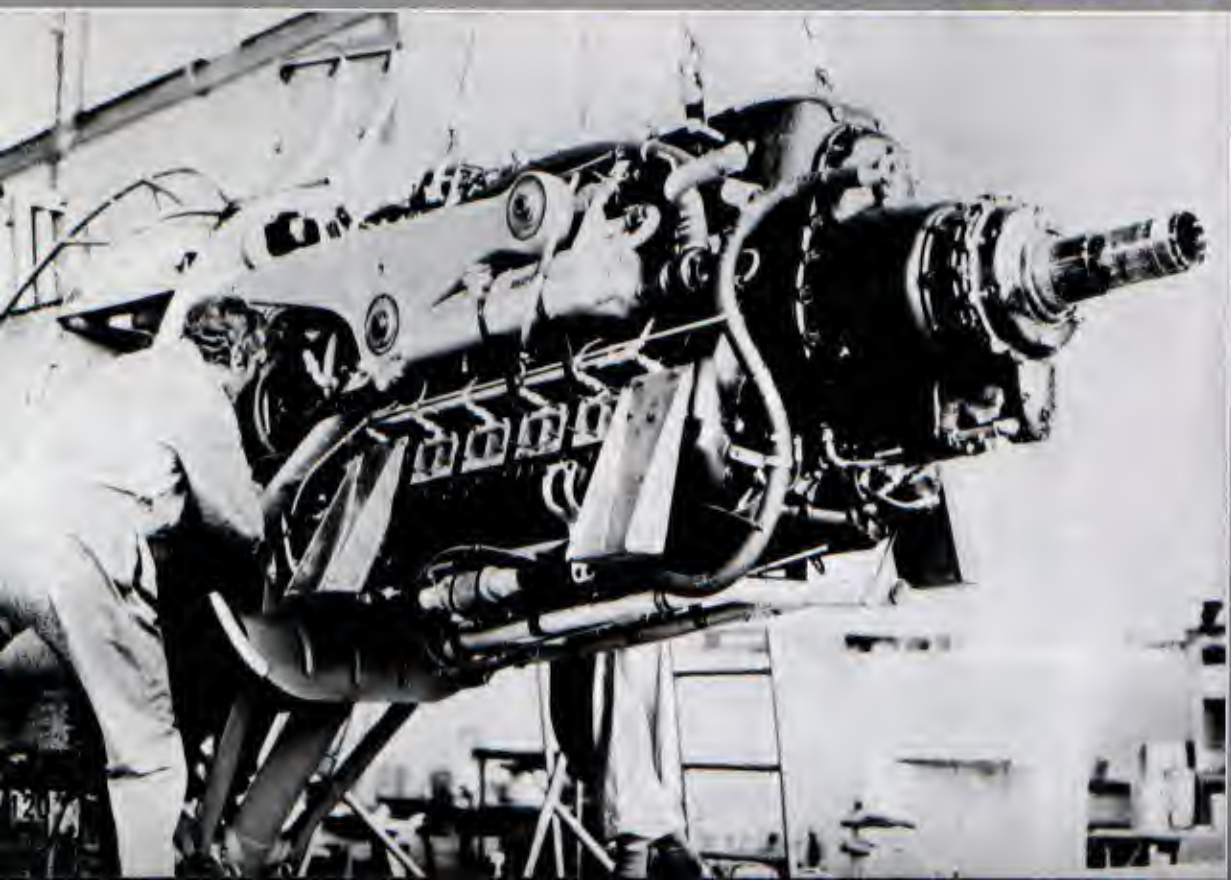
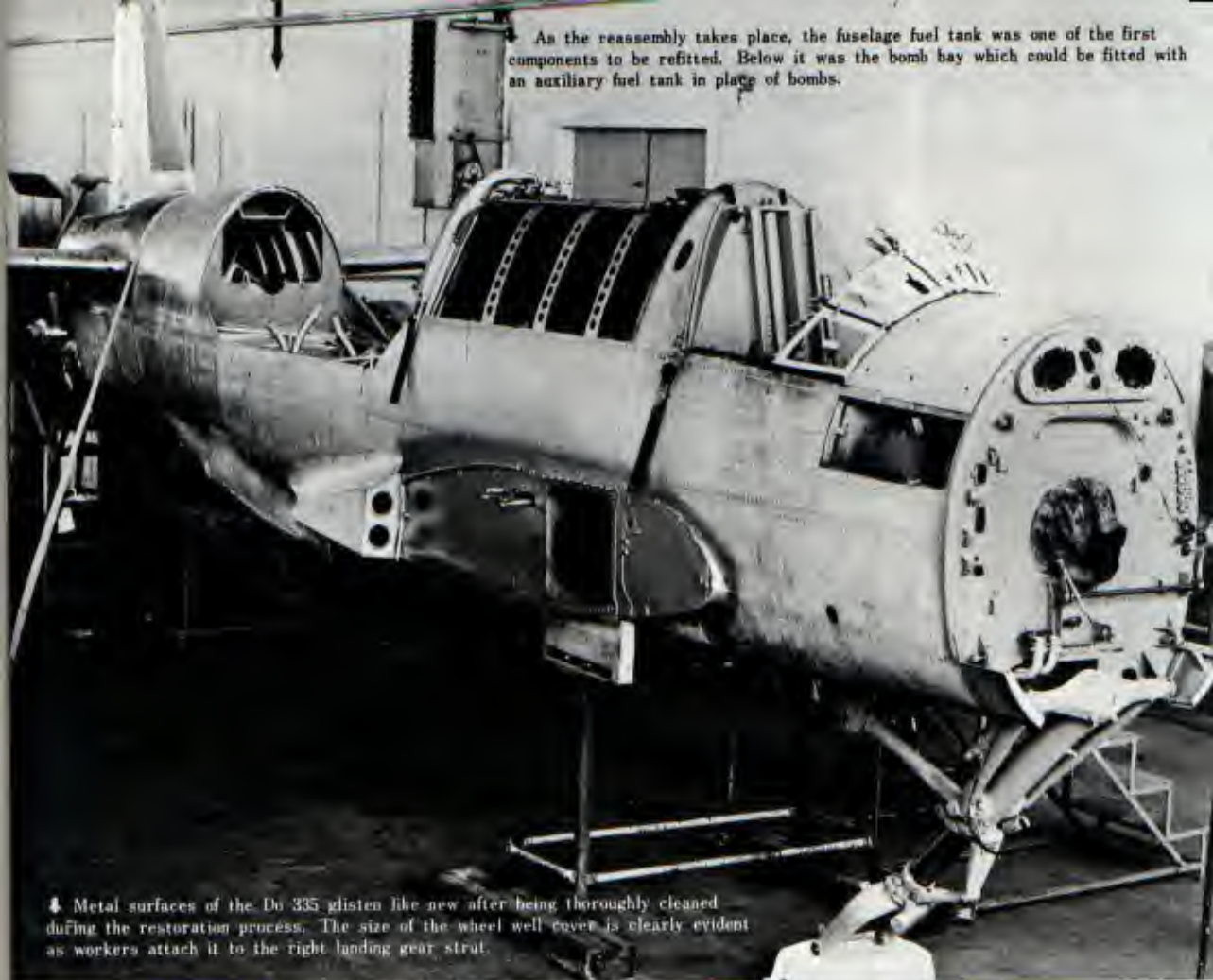
(Captions by R. C. Mikesh)

Installed once again with cowling yet to be in place, the rear engine of the Do 335 was well exposed for ease of maintenance.

先月号につづいて、西ドイツのドルニエ社工場で復元されたDo335。その復元の経過を追ったスナップである。〔上〕前号でも紹介したように、昨年12月に完成、工場からひき出されてDo335。〔左下〕整備を終えてふたたび機体に取りつけられた倒立V型12気筒液冷のダイムラー・ベンツDB603E-1（離昇出力1,800hp）エンジン。カウリングをはずすと、ごらんのようにむき出しになって整備が容易。同系のエンジンは、メッサーシュミット系列戦闘機の動力にもなっている。〔下〕整備が完了、積みこまれるばかりの後部エンジン。左下写真よりすこし前のスナップ。本機の復元が行なわれた工場は、双発のスカイサーバント軽飛行機生産ショップの片すみである。

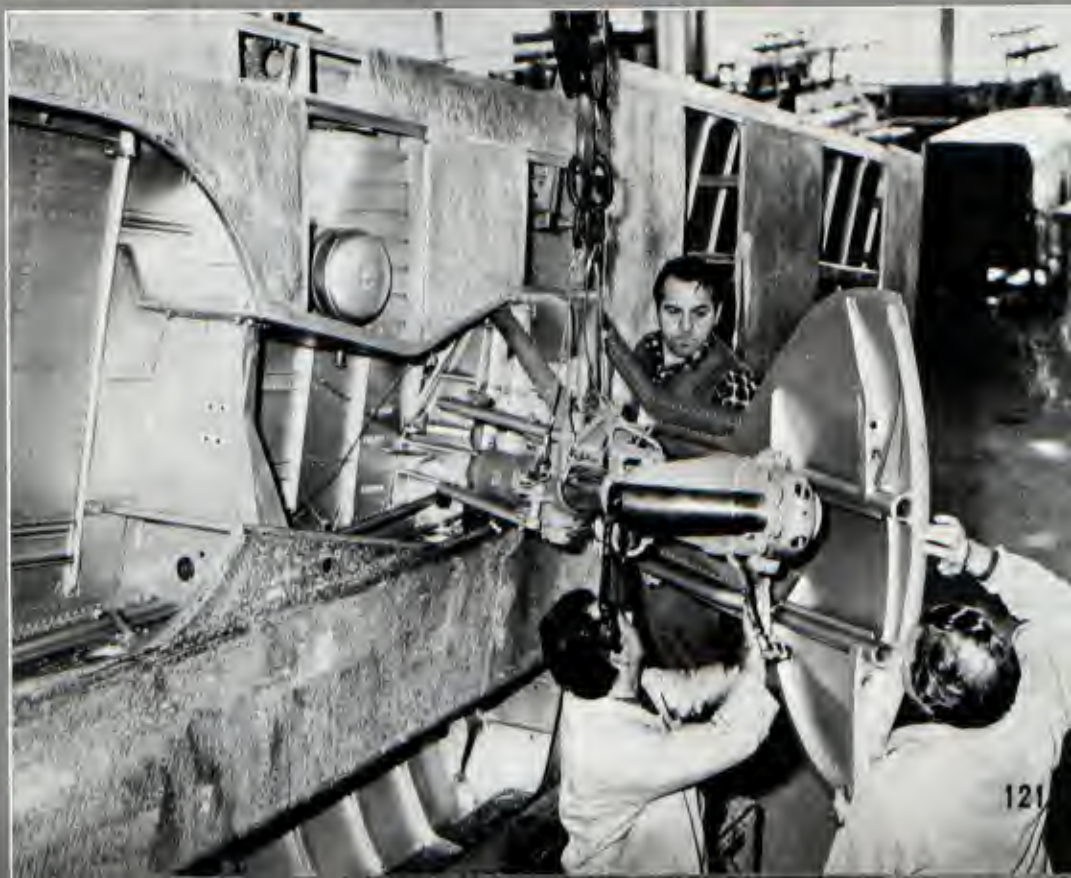
The restored and preserved rear engine sits beside the Do 335, ready to be installed.

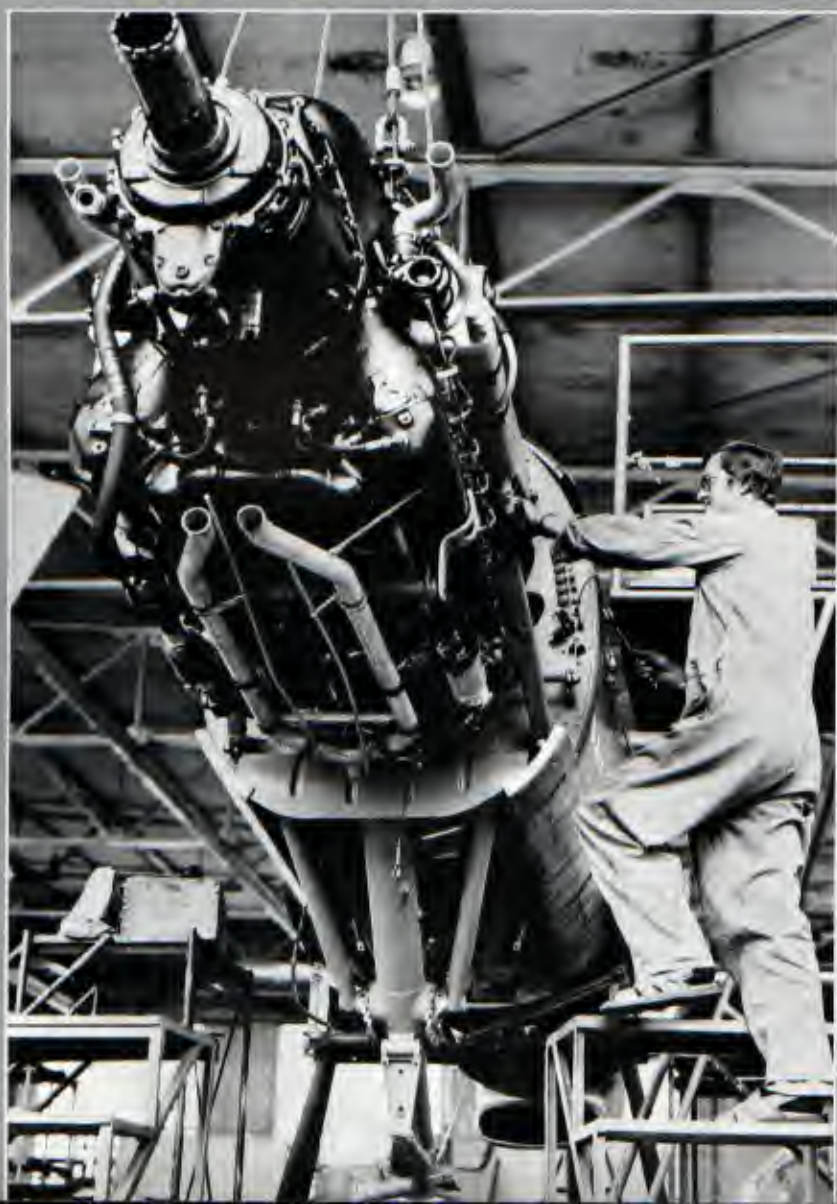
〔上〕主車輪ブレーキの取りつけ。Do335は全備重量が33,000-ℓb(14,968kg)近くにもなるので、太くたくましい主車輪支柱である。
〔下〕防火隔壁の前に取りつけられた前部エンジン。その前方のラジエターはまだ取りつけられていないので、エンジンは完全にむき出しの状態である。

↑ Fully loaded, the Do 335 weighed near 33,000 pounds, this accounting for its sturdy landing gear. Dornier employees reinstall the wheel brake to the axle.

↓ The front engine was refitted to the fire wall of the Do 335. It appears quite naked without its snug fitting coolant radiator which attaches to its nose section.

⬇ As the reassembly takes place, the fuselage fuel tank was one of the first components to be refitted. Below it was the bomb bay which could be fitted with an auxiliary fuel tank in place of bombs.

⬇ Metal surfaces of the Do 335 glisten like new after being thoroughly cleaned during the restoration process. The size of the wheel well cover is clearly evident as workers attach it to the right landing gear strut.

〔上〕再組立てがはじまった胴体。最初に取りつけられるのは操縦席後下方の主燃料タンク。その下は爆弾倉になっているが、この機体では爆弾の代りに補助燃料タンクがつけられた。

〔右〕復元にあたっては機体の金属表皮も新品のようにみがかれた。写真は主車輪を取りつけ中のもので、大きな車輪カバーなど、降着装置の細部がよくわかる。

➡ Bottom view of the Daimler Benz DB 603 installed on the nose of the Do 335. Unique is that the nose gear swivels 45 degrees when retracted to lay the wheel partially on its side to reduce vertical clearance.

⬆ Extensive reconditioning of the Do 335's cockpit was necessary. Every servicable component had been removed when its flight program was concluded and had to be located from scattered sources. This project restored the cockpit to near serviable condition.

〔上〕操縦席内の復元もかなり大がかりなものであった。本機がアメリカ軍の手で飛行テストを終えたのちは、使える計器類はすべてはずされたので、同じようなものを集めるのが一苦労であった。ドルニエでは、操縦席内の細部もすべてもとどおりに再現され、就役当時そのままの状態である。

〔右〕機首に付けられたＤＢ603E-1エンジン。下方から見あげたもので、通常おめにかかれない下面の細部がよくわかる。エンジン後部の防火壁の下に前輪の支柱がたれ下っているが、本機の前輪は45°ひねって後方に引上げて格納した。45°に押えたのは、下方視界のため、胴体を細身にしぼったため。

エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ④

水陸両用のシコルスキS-38を補うために、パン・アメリカンが1928年12月末に導入したのが〔写真上〕のフォッカーF.10。F.7をもとにアメリカで生産された3発旅客機で乗客12人乗り。パン・アメリカンでは12機を装備している。このころのパンのエアライナーは38機のS-38を筆頭に、28機のフォード・トライモーター5-AT、12機のF.10、31機のフェアチャイルド71とFC-2という陣容であった。

パンではカリブ海の周回航空路の完成をめざすとともに、南米航空路の開たくにも着手、1929年6月には西海岸沿いにチリーのサンチャゴに飛び、翌30年11月にはアルゼンチンのブエノスアイレスまで延長した。この南米西海岸路線の運航にあたって、同地方の有力な船舶運輸会社W.R.グレース社と共同で1929年2月にパン・アメリカン・グレース・エアウェイ（PANAGRA）を創立している。また東海岸を運航するにあたっては、ニューヨーク・リオ・アンド・ブエノスアイレス・エアライン（N.Y.R.B.A.）を吸収しているが、同社から引継いだのが〔写真下〕のコンソリデーテッド・コモドア飛行艇。乗客22人乗りのスマートな飛行艇で、パンナムでは14機を受領している。

〔フォッカーF.10データ〕エンジン：P&Wワスプ（離昇出力1,275hp）×3、全幅24.08m、全長15.24m、最大重量5,942kg、乗客数12人、巡航速度160km/h、巡航高度609m、航続距離321km。
〔コンソリデーテッド・コモドア　データ〕エンジン：P&Wホーネット（離昇出力1,150hp）×2、全幅30.48m、全長20.72m、最大重量8,005kg、乗客数22人、巡航速度164km/h、巡航高度609m、航続距離1,049km/h。

原型ＸＦＪ-2の１機。F-86にくらべて機首の車輪支柱が長くなり、着艦フックも付けられている。２機のＸＦＪ-2は1952年12月、空母コーラルシーで初の離着艦テストを行なった。

ジェット戦闘機の先輩たち

ＦＪ-1の機首の12.7mm機銃の銃弾。給弾中のシーンである。

ＦＪ-1フェリイを後退翼としたのがFJ-2以降の型。海軍が、いわばF-86の艦上型であるフェリイの後退翼型の原型３機を発注したのは、朝鮮動乱がエスカレートのきざしがみえた1951年３月８日。ノースアメリカンの設計記号ＮＡ-179がＸFJ-2として２機、NA-181がＸＦＪ-2Ｂとして１機造られた。

ＸＦＪ-2はF-86Eをもとに着艦フックやカタパルト射出用装備などをして艦上型としたもので、離着艦時に迎え角を大きくして速度を減らすために、前輪支柱を長くするなどの改造をしている。ＸＦＪ-2ＢはF-86およびＦＫ-1の機首の12.7mm機銃６挺を20mm機関砲４門としたもので、1951年12月27日に初飛行、ＸＦＪ-2の１号機は翌52年２月14日に初飛行した。原型機の装備エンジンはいずれもジェネラル・エレクトリックJ47-GE-13(2,359kgst)であった。

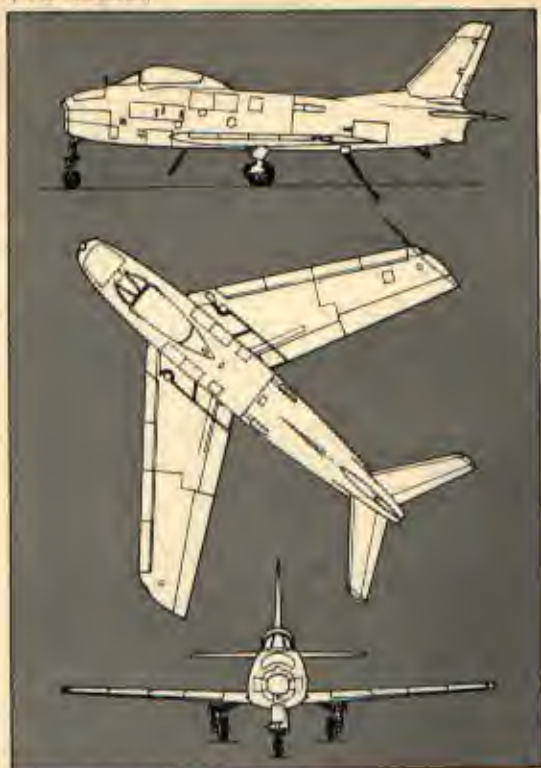
（FJ-2三面図）

アメリカ海軍 ⑨ ノースアメリカン FJ-2／3フュリイ〈続〉

North American FJ-2／3 Fury

FJ-2はすべて海兵隊の戦闘部隊に装備された。写真はハワイの第235海兵戦闘中隊（VMF-235）に配属されたFJ-2。主翼は両翼が翼端から2.13mの位置で折りたたまれた

〔ＦＪ-3三面図〕

ＦＪ-2は1951年２月10日に300機が発注され、翌52年秋に生産型の１号機が完成した。しかしＦ-86の生産に追われてＦＪ-2生産計画は遅延し、翌53年末までに完成したのはわずかに25機。

↓ 極東にも派遣されたＶＭＦ-235のＦＪ-2。富士を背景に飛行中。同中隊は1954年６月、Ｆ４Ｕ-4に代えて本機を装備。

エンジンを換装、機首の吸気口を改造したFJ-3。1956年8月から部隊に引渡され、海軍の17個戦闘中隊、海兵隊の4個中隊が本機を装備した。

朝鮮動乱の停戦で、300機の発注機数は200機に減らされた。1954年1月から部隊に引渡され、海兵隊のＶＭＦ-122、ＶＭＦ-232、ＶＭＦ-312、ＶＭＦ-235、ＶＭＦ-334、ＶＭＦ-451各部隊に装備された。ＦＪ-2のエンジンをライトＪ65-Ｗ-4（3,469 kgst）に換装、機首の吸気口を大きくするなどの改造をしたのがつぎのＦＪ-3で、1954年から538機が生産された。

VMF-235のFJ-2

〔ＦＪ-2データ〕エンジンG.E.J47-ＧＥ-2ターボジェット（2,722kgst）×1、全幅11.30m、全長11.45m、全高4.19m、翼面積26.75m²、自重5,353kg、全備重量8,525kg、最大速度1,088km/h（SL）、巡航速度933km/h（高度12,192m）、上昇率2,203m/分、実用上昇限度12,710m、航続距離1,593km。